

南京国民政府初建时期的铁路建设述评

邱松庆

铁路建设在国民经济中占有十分重要地位。它对于国家的政治、经济、军事、文化诸方面都有较大的影响。所以,南京国民政府成立后,即着力进行铁路建设,把它列为经济建设的重点,并为此进行了不懈的努力,在当时政局动荡不安与财政较为困难的条件下仍然取得了一定的成绩。本文拟就此问题作一述评。

1927—1937年的十年间,南京国民政府兴修的铁路综计3793公里(东北三省修筑的1600公里未计算在内),使中国本土(东北三省未计在内)铁路已达21036公里。^①这一时期修筑的铁路主要有:

(1)粤汉铁路株州至韶关段,全长456公里,1936年9月1日通车。

(2)杭江铁路与浙赣铁路。

杭江铁路于1930年开工,1933年底完工,全长360公里;1934年3月,铁路部采用部省合作形式,成立浙赣铁路联合公司,利用江浙银行提供的资金和从德国借得的铁路材料,将杭江铁路向江西玉山、南昌展筑。至1936年1月,浙赣铁路完工营业。接着铁道部又将浙赣铁路从南昌向萍乡延伸,通过已成的株萍线,与粤汉路联结。至1937年9月,横贯东西的浙赣铁路完工通车,全长980公里。

(3)陇海铁路是灵宝至宝鸡段、大埔至连云港段,共计408公里,于1936年12月完工。

(4)同蒲铁路,由山西大同至风陵渡,全长800余公里,于1937年6月竣工。

(5)江南铁路,由南京至孙家埠,全长193公里,于1936年2月完工。

(6)京赣铁路,由宣城至贵滨,全长480公里,由于抗战爆发,只完成210公里。

(7)淮南铁路,由田家庵至裕滨口,全长216公里,于1935年6月竣工。

(8)苏嘉铁路,由苏州至嘉兴,全长74公里,1936年7月完工。

(9)沪杭甬铁路闸口至百官段,全长77公里,于1937年11月通车。

此外,还修建了南京轮渡和钱塘江大桥,使津浦、京沪杭甬、浙赣诸铁路连成一线。在修筑新路的同时,铁道部还对旧有铁路进行了改造。主要内容是更换铁轨、加固桥梁、添购车辆、改善信号系统。仅在1936年,平汉和粤汉铁路就抽换钢轨106000余根,并修建了冯村、花园等铁路大桥。据统计,1936年5月,全国共有机车1116辆,货车14580辆,客车2090辆。至

1937年5月,机车、货车和客车分别增加了156辆、1762辆、326辆。^②

这一时期的铁路建设,具有如下几个特点:

其一,铁路建设以发展经济为主要目的。因而在造线标准上,国民政府一开始就规定:“以需要为本位”,“就其对于政治及经济能以最小劳费发生最大效用者”、“同时营业方面兼筹并顾,务期获利必操左卷”^③比如京赣线的选线问题即基于上述考虑后改变了原计划线路。改线后的京赣铁路,不仅在军事上较为优越,而且在经济上也较有价值,沿途木材、纸张、瓷器、煤铁等均较为丰富。

同时铁路建设还选择有利于出海口为目的。如黄埔支线、陇海路大埔至连云港段及沪杭甬路的铺设贯通,都具有这方面目的。这样,不仅便利水陆联运、客货运输、发展对外贸易,而且战时也可以通过这些港口与铁路,从海外购进所需物资。

国民政府铁路建设当时还考虑与开发西部地区相联。1931年5月,国民党三届中央执委会第一次临时全会通过《实业建设程序案》,决定努力开发西北、西南地区,并认为开发西北、西南是“以交通为先务之急”。于是,陇海路、新陇绥路被提出并限期完成。1935年国民政府将其政治与经济重心转移到以四川为中心的西南地区后,开发西部的步伐加快。位于该区域的成渝铁路、湘黔铁路、湘桂铁路等线,也迅速勘测和动工兴建,后因抗战全面爆发而未筑成。

其二,新建铁路以加强国防为目的。如前所述,京赣铁路和苏嘉铁路的修筑则是完全出于此考虑此外黄浦支线、沪杭甬等的修建,也是基于加强军事国防为目的。

其三,新建铁路重点集中在长江流域(主要在长江以南地区),改变以往布局。1928年前建立的中国铁路,大部分集中在长江以北、平汉川东地区,如东北地区占了全国铁路总数的三分之一,而“长江以南,只不过一些有地方意义的铁路,同时在著名的干线上也可以看到些小的支路而已。”^④而在1927年—1937年间新建的3793公里铁路中,分布在长江以南的铁路就有1947.2公里,占了总数的51.39%,分布在西北地区的有331.2公里,占总数的8.7%。尽管这些新建铁路就全国范围来讲,并没有根本改变中国铁路总体布局,但却使局部地区的铁路分布有了一定的改观,尤其是西北、西南地区铁路的修建,不仅在当时起了积极作用,而且直至今天西部大开发中仍能起到一定的作用。

众所周知,中国国民经济的发展,历来受到交通不便的制约。南京国民政府建立初期的状况同样如此。由于交通落后,货物受阻,商品经济发展缓慢,全国无法形成统一的市场。铁路沿线和轮船可以到达的沿海、沿江地区经济相对发达,而广大的西北、西南和中南地区则无任何现代经济可言。以铁路为例,如前所述,1927年以前,中国的铁路大半修筑在华北、东北,长江以南仅有几条铁路,这种状况造成了南北经济发展的不平衡,无论从政治、经济、军事上都是极为不利的。南京国民政府成立后,将铁路的重心放在东南、西南与西北地区,无疑地促进了上述地区经济的发展,同时对全国的经济建设也起了积极作用。

首先,它促进了人口流动和城市的发展。这一方面表现在由于交通尤其是铁路交通的发展,促使北京、上海、天津、武汉、广州、成都、重庆等各大城市工商业发达,人口猛增。更重要的是随着西北、西南地区铁路的兴建,东部和其他地区民众纷纷前往垦殖或经商。自从平绥和陇海铁路向西展筑后,许多华北一带民众一改闯关东旧习而涌向陕西、甘肃、新疆、青海等地,全国人流量大大增加。仅以1935年为例,全年铁路客运量46000000人,每公里线路平均载客近6340人,其中京沪路为34028人,粤汉路南段为23208人,沪杭路16468人,北宁路9529人。^⑤

其次,它扩大了国内物资交流与对外贸易的发展。

随着铁路运输的发展,使北方的煤、木材、钢铁、棉花等项换取南方的大米、面粉、纱布、机械等;沿海地区的盐、布、糖等换回内地的矿产、油料、烟叶、药材等。这种物资交流极大地推动了内地农业和矿业的发展,使之产量不断增加;同时,它也促进了沿海地区加工业与轻工业的发展。以棉花为例,1936年7月至1937年6月,国内各纱厂和民间用的棉的需求量为70余万吨,是年关内各铁路运载棉花74万吨,较好地解决了供求关系。

同时,随着铁路交通的发展,对外贸易也发生了明显的变化。这一时期,对外贸易较为活跃,贸易额迅速增加。进出口贸易额从1935年的149500万元增加到1936年的164800万元,增长10.2%,其中进口贸易额由91900万元增加到94200万元,增加2.5%,出口贸易额由57200万元增加到70600万元,增长22.6%。^⑥出口增加的幅度大大超过进口增加的幅度。值得注意的是,进口货物中消费品资料迅速减少,生产资料如纺织、机械等迅速增加。出口货物中,桐油、皮革等增加70%以上,猪鬃增加50%以上。进出口比例的变化,说明当时生产有了好转,经济有了发展。

再次,为中国工业的发展创造了有利条件。

铁路建设对于工业生产的发展至为关键,尤其是1935年底至1937年6月,交通建设发展高潮之时(尤其是铁路建设),也是工业建设发展最快之际。“即以投资额而论,自民国十六年国民政府定都南京以来,七八年之内,国人投资一种新工业资本超过百万之者,几如凤毛麟角。而二十四年以后,则百万元之工厂,乃至千万元之工厂,均甚多。”^⑦如中央机器厂、中央钢铁厂、永利化学厂等资本均在千万元以上。据统计从1927年至1937年,工业增长率每年约为7.6%,是抗战以前的最高峰。

二

南京国民政府初建时期的铁路建设之所以能在短暂的十年时间内取得如此可观的成绩,笔者认为主要有如下两方面因素。

一是由于南京国民政府十分重视铁路建设,制定了有关铁路建设计划,并采取了积极有效措施,使这一计划能基本得以实现。

1928年6月与7月,南京国民政府先后在上海、南京召开了全国经济会议与全国财政会议,参加会议的分别是私人企业家、财政专家和国家与地方官员。这两次会议上都把铁路建设列为经济建设的重点。同年8月召开的国民党中央执委会全体会议采纳了上述两次会议发展经济计划(包括铁路建设)。同年10月,南京国民政府决定将铁路的行政管理权从交通部划出,专门设立铁道部,负责办理全国铁路的修筑计划以及铁路行政事宜,特任命孙科为铁道部部长。同年11月,国民党第162次政治会议通过了孙科提出的《铁路建设大纲》,准备在十年内兴建铁路32000公里,平均每建筑铁路3200公里。惟因当时资金匮乏,该计划徒具空文。1929年1月28日,孙科又向国民党中央政治会议提出了“庚关两款筑路计划”。其重点是:利用英、俄、意三国退还庚款的三分之二和根据当时关税新则例净增额的半数为基金,发行公债,充作铁路建筑经费。同时根据“能以最小劳费发生最大效用者”为标准,以求政治统一和经济发展为目的选择相关的四组线路。同年3月23日,国民党“三大”通过了中央执委会提出的

《训政时期经济建设实施纲要方针案》，决定“以交通之开发为首要”，在五年之内用国家总收入的四分之一兴筑铁路。^①1931年5月2日，国民党中央第三届第一次临时全体会议通过了蒋介石等提出的《实业建设程序案》。该方案按实业建设程序，将铁路建设列为国民政府今后六年内首项建设工程。同年11月17日，国民党“四大”又通过了《依据训政时期约法关于国民生计之规定确定其实施方针案》。该提案规定了今后的铁路政策是，第一应该整理现有的铁路；第二应迅速完成已完成一半的粤汉、陇海两铁路；第三应迅速进行由广东至云南、由云南达四川，由四川到陕西与陇海路联络的铁路。其余线路由国民政府根据实际情况从事规划。上述所兴建铁路正是在国民政府的重视下按计划陆续修建起来的。

二是由于南京国民政府后，对铁路债务进行了整理，取得了信誉，从而筹措了较为充裕的筑路经费，使其计划得以顺利进行。

1928年10月26日，南京国民政府为“实施训政”发布宣言，决定“依平等互惠而不损主权之原则，尽量吸集外资，借用专门人才”，^②进行铁路、公路等基本经济建设。其后历次有关铁路建设的决议案和铁路建设计划，都有利用外资建设铁路的意图。然而，铁道部要利用外资进行铁路建设，首先必须解决以前政府遗留的铁路债务问题。这些拖欠的债务如不及时解决，既不可能恢复中国债票在外国资金市场的市价，也不能向国外借到新的债款。没有这些外国资本的输入，国民政府是难以实现其庞大的铁路建设计划的。为此，国民政府采取了一系列积极措施。1928年11月，铁道部成立后，即决定整理旧路债务；与借款团体协商，减轻利息，延长债限，以便恢复债权人方面投资中国铁路的信心，打开将来再行投资的大门。1929年4月13日，铁道部公布铁路债务整理委员会规程，成立铁路债务委员会，负责“编制各路负债本息总表”和“筹划整理各路债务具体办法”。^③1935年2月，国民政府委任张嘉璈为铁道部长，利用他在金融、经济界的影响，开始整理债务并由他带领政府银行和部分有影响的商业银行到各国进行铁路投资谈判，并收到了较好的效果。

通过债务整理，“削减利率，免除复利，减付本金和展期偿付”，到1936年6月底，中国政府共减少债务负担36800余万元，其中外债为30380万元，内债2000万元以上，料债4500万元以上。^④而各铁路债票在国外市价也随着铁路债务的整理而逐渐升涨，使各国对于投资中国铁路“深感兴趣，极愿投资”。^⑤从而出现了各国投资中国铁路建设的新高潮。从1936年起到1937年抗战全面爆发时止的18个月半，国民政府共向外国借到铁路债款157260535美元，约值法币529105966元，其中471027511元用于铁路建设。^⑥

以此同时，国民政府也在国内大发公债，并以此向国内银行团借款。从1936年到1937年抗战爆发时止，铁道部为筹集国内铁路建设款共借内债达7455万元，其中6300万元用于新路建设。

由于筹措了大量外债与内债，为这一时期铁路建设提供了较为宽裕的筑路资金，为南京国民政府顺利完成上述筑路计划提供了可靠的保证。

注释：

①严中平等编：《中国的近代经济史统计资料选辑》，科学出版社，1955年版，第180页。

②《抗战前后中国铁路建设的奋斗》，第122—125页。中国第二次历史档案馆藏。

③《庚关两款筑路计划提案》，铁道部档案二一四②/50，中国第二历史档案馆藏转引自陆仰渊、方庆秋编：《民

国社会经济史》，第 443 页。

④(苏联)卡赞宁著·焦敏之译:《中国经济地理》第 110 页,光明书局,1939 年 6 月再版。

⑤凌鸿勋:《中国铁路志》第 73—74 页,文海出版社出版。转引自陈谦平《论抗战以前南京国民政府的交通建设》,载张宪文等编《民国档案与民国史学术讨论会论文集》,档案出版社 1988 年 9 月版。

⑥《财政年鉴》续编,第 12 篇,第 2、11 页。

⑦《十年来的中国》,第 146—147 页。转引自张宪文等编:《民国档案与民国史学术讲座会论文集》,档案出版社,1988 年 9 月版。

⑧《中国国民党历次会议宣言及重要决议案汇编》(1941 年 9 月印),国民党中央执委会秘书处档案七一—④ 415 卷,中国第二历史档案馆藏。

⑨《中华民国史史料编》,1928 年 10 月,国民政府国史馆档案,中国第二历史档案馆藏。

⑩《铁道年鉴》第一卷,第 58 页,1933 年出版。

⑪《整理铁路债务》1937 年 6 月,铁道部档案二一四②/1045 卷。中国第二历史档案馆藏。

⑫姚崧龄著:《张公权先生年谱初稿》第 156 页,台湾传记文学出版社出版。

⑬张嘉 著、杨湘年译:《中国铁路建设》第 63—93 页。

⑭同⑬,第 95—97 页。

作者邱松庆;厦门大学历史所;邮编:361005。